

CIVIL AVIATION

Transport Services

**Agreements Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and ARGENTINA**

Amending the Agreement of
October 22, 1985, as
Amended and Extended

Effected by Exchange of Notes at
Buenos Aires October 26 and
November 24, 2000

and

Effected by Exchange of Notes at
Buenos Aires July 3, 2007



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

ARGENTINA

Civil Aviation: Transport Services

*Agreements amending agreement of
October 22, 1985, as amended and extended.
Effected by exchange of notes at
Buenos Aires October 26 and November 24, 2000;
Entered into force November 24, 2000.
And effected by exchange of notes at
Buenos Aires July 3, 2007;
Entered into force July 3, 2007.*

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs, International Trade and Worship of the Argentine Republic -- National Protocol Bureau -- and has the honor to refer to the Air Transport Services Agreement between the Governments of the United States of America and the Republic of Argentina, signed at Buenos Aires, October 22, 1985, as amended ("the Agreement") and to propose the following amendments to the Agreement:

1. Article VI shall be amended by adding the following paragraphs (7) and (8):

- (7) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with an airline or airlines of either Party and/or an airline or airlines of a third country; provided that all airlines in such arrangements (a) hold the appropriate authority and (b) meet the requirements normally applied to such arrangements.

- (8) Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without

restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that any information provided by airlines and indirect providers of cargo transportation to shippers is not incorrect.

2. Annexes I and II shall be deleted in their entirety and shall be replaced by Annex I and Annex II contained in the Attachment to this note.

If this proposal is acceptable to the Government of the Argentine Republic, the Government of the United States has the honor to propose that this note, with the Attachment, and the Argentine Government's note in reply shall constitute an Agreement between the two

governments, which shall enter into force on the date of the Argentine Government's note.

The Embassy of the United States takes this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs, International Trade and Worship of the Argentine Republic -- National Protocol Bureau -- the assurances of its highest consideration.

Enclosure.



Embassy of the United States of America,

Buenos Aires, October 26, 2000.

ATTACHMENT

ANNEX I

Operating Rights and Restrictions

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes. Any additional points provided for in this Section shall be selected by each Party on behalf of its airlines and may be changed by that Party by giving 60 days written notice to the other Party.

A. Scheduled all-cargo services.

1. For designated airlines of the United States:

- a. From points behind the United States, via the United States and intermediate points, to a point or points in Argentina and beyond.
- b. Between Argentina and any point or points.

2. For designated airlines of Argentina:

- a. From points behind Argentina, via Argentina and intermediate points, to a point or points in the United States and beyond.
- b. Between the United States and any point or points.

B. Scheduled combination services.

1. For designated airlines of the United States:

a. Until March 31, 2001:

From points behind the United States, via the United States and intermediate points, to Buenos Aires and Cordoba, and beyond to Santiago and Montevideo.

b. From April 1, 2001 through November 30, 2001:

From points behind the United States, via the United States and intermediate points, to Buenos Aires, Cordoba, and one additional point in Argentina to be selected by the United States, and beyond to Santiago and Montevideo.

c. From December 1, 2001:

- (i) From points behind the United States, via the United States and intermediate points, to Buenos Aires, Cordoba, and two additional points in Argentina to be selected by the United States, and beyond to Santiago and Montevideo.
- (ii) Five additional points in Argentina, to be selected by the United States, may be served on a codeshare-only basis.

2. For designated airlines of Argentina:

a. Until March 31, 2001:

- (i) From points behind Argentina, via Argentina and intermediate points, to Miami, New York, Los Angeles, San Juan, Orlando, and Atlanta, and beyond to Montreal, Toronto, and Korea.
- (ii) From Argentina, via intermediate points to San Juan and beyond to third countries.

b. From April 1, 2001, through November 30, 2001:

- (i) From points behind Argentina, via Argentina and intermediate

points, to Miami, New York, Los Angeles, San Juan, Dallas, Orlando, Atlanta, and one additional point in the United States to be selected by Argentina, and beyond to Montreal, Toronto and Korea.

(ii) From Argentina, via intermediate points, to San Juan and beyond to third countries.

c. From December 1, 2001:

(i) From points behind Argentina, via Argentina and intermediate points, to Miami, New York, Los Angeles, San Juan, Dallas, Orlando, Atlanta, and two additional points in the United States to be selected by Argentina, and beyond to Montreal, Toronto, Korea, and Spain.

(ii) From Argentina, via intermediate points, to San Juan and beyond to third countries.

(iii) Five additional points in the United States, to be selected by Argentina, may be served on a codeshare-only basis.

3. Limitations on Code Sharing Between Airlines of the Two Parties:

The rights provided for in Article VI subparagraph (7) relating to code sharing shall become effective on April 1, 2001.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order, subject to the limitations in this Annex on beyond points;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Section 4

Capacity for Scheduled Combination Services

The provision in paragraph 3 of Article VIII (Fair Competition) entitling airlines to determine the frequency and capacity of their own operations shall be limited to allocating only the following number of frequencies for scheduled combination services on aircraft operated by each party's designated airlines into the territory of the other Party: 1/

- A. Until March 31, 2001: up to forty-two (42) weekly round-trip frequencies.
- B. From April 1, 2001, until November 30, 2001: up to forty-nine (49) weekly round-trip frequencies.
- C. From December 1, 2001: up to fifty-six (56) weekly round-trip frequencies.

1/ The capacity limitations in this Annex shall have no application to operations behind or beyond the gateways in the territories of the Parties. Nor shall the limitations apply to operations including San Juan on the routes listed in Section 1, paragraphs B.2(a)(ii), B.2(b)(ii), and B.2(c)(ii) of this Annex.

Section 5

Capacity for Charter Combination Services

Notwithstanding the provision in paragraph 3 of Article VIII (Fair Competition) entitling airlines to determine the frequency and capacity of their own operations, each Party shall be limited to allocating only the following number of round-trip operations for charter combination services on aircraft operated by its designated airlines. These operations may originate in the territory of either Party: 2/

- A. From April 1, 2001 to November 30, 2001: up to fifty-two (52) round-trip operations.
- B. From December 1, 2001: up to one hundred four (104) round-trip operations per year.

Notwithstanding the above, both Parties agree to give sympathetic consideration to applications for combination charter flights in excess of the above-listed allocations.

2/ The capacity limitations in this Annex shall have no application to operations behind or beyond the gateways in the territories of the Parties. Neither shall the limitations apply to operations by airlines designated by the Government of Argentina on routes including San Juan.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters); separately or in combination, regardless of whether the traffic originates in one or more places or comes from one or more sources, and regardless of in which Party's territory the charter originates:

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall be required to comply with any filing requirements for notification and data collection purposes applicable to charter operations in the country of origin of the traffic, provided that such requirements do not limit the rights provided for in Section 1 of this Annex.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto

Buenos Aires, 24 de noviembre de 2000

Sr. Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a la Nota N° 616 del 26 de octubre de 2000 de la Embajada de los Estados Unidos de América referida a la propuesta de celebración de un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos modificatorio del "Acuerdo sobre Servicios de Transporte Aéreo" suscripto en Buenos Aires el 22 de octubre de 1985, la que en su traducción no oficial al castellano, textualmente dice:

"La Embajada de los Estados Unidos de América presenta sus atentos saludos al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina -Dirección Nacional de Ceremonial- y tiene el honor de referirse al Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y la República Argentina, suscripto en Buenos Aires, el 22 de octubre de 1995, y sus enmiendas, (en lo sucesivo "el Acuerdo") y de proponer las siguientes enmiendas al Acuerdo.



A S. E. el Sr. Embajador
de los Estados Unidos de América
D. James Donald WALSH
BUENOS AIRES

1. El Artículo VI será enmendado, agregándosele los siguientes párrafos (7) y (8):

(7) En la operación u oferta de los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una Parte puede concertar arreglos cooperativos de comercialización tales como fletamento parcial, código compartido o acuerdos de arrendamiento, con una línea aérea o más de cualquiera de las Partes y/o una línea aérea o más de un tercer país, a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos: (a) tengan los debidos derechos y (b) cumplan con los requisitos normalmente aplicados a dichos arreglos.

(8) Sin perjuicio de toda otra disposición de este Acuerdo, se permitirá, sin restricciones, a las líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga de las dos Partes emplear, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre para carga hacia o desde cualquier punto/s en el territorio de las Partes o de terceros países, incluyendo el transporte hacia o desde todos los aeropuertos con servicios aduaneros, e incluyendo, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga sin despacho a plaza, conforme a las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea transportada por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y a las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas podrán elegir efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportadores de superficie, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodales pueden ofrecerse a un único precio directo para el transporte aéreo y de superficie, siempre que la información provista por las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga aérea a los expedidores no sea incorrecta.

2. Los Anexos I y II serán eliminados en su totalidad y serán reemplazados por los Anexos I y II que figuran en el Apéndice a la presente nota.

Si la presente propuesta es aceptable para el Gobierno de la República Argentina, el Gobierno de los Estados Unidos tiene el honor de proponer que la presente nota con su Apéndice, y la nota que el Gobierno Argentino emita en respuesta, constituya un Acuerdo entre los gobiernos, que entrará en vigencia en la fecha de la nota del gobierno Argentino.

La Embajada de los Estados Unidos de América hace propicia esta oportunidad para reiterar al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina -Dirección Nacional de Ceremonial- las seguridades de su mas distinguida consideración.

APENDICE

ANEXO I

Derechos Operativos y Restricciones

Sección 1

Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, estarán, de acuerdo con los términos de su designación, autorizadas para efectuar transporte aéreo internacional regular entre puntos en las siguientes rutas. Cualquier punto adicional previsto en esta sección será elegido por cada Parte en representación de sus líneas aéreas y podrá ser cambiado por dicha Parte mediante comunicación por escrito a la otra Parte con 60 días de antelación.

A. Servicios regulares exclusivos de carga

1. Para las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos

a. De puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a un punto o puntos en Argentina y más allá.

b. Entre Argentina y cualquier punto o puntos.

2. Para las líneas aéreas designadas de Argentina



a. De puntos anteriores a Argentina, vía Argentina y puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos y más allá.

b. Entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos.

B. Servicios combinados regulares

1. Para las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos

a. Hasta el 31 de Marzo de 2001:

De puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a Buenos Aires y Córdoba, y más allá a Santiago y Montevideo.

b. Desde el 1º de Abril de 2001 hasta el 30 de Noviembre de 2001:

De puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a Buenos Aires, Córdoba y un punto adicional en Argentina a ser seleccionado por los Estados Unidos, y más allá a Santiago y Montevideo.

c. Desde el 1º de Diciembre de 2001:

(i) De puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a Buenos Aires, Córdoba y dos puntos adicionales en Argentina a ser seleccionados por los Estados Unidos, y más allá a Santiago y Montevideo.

(ii) Cinco puntos adicionales en Argentina, a ser seleccionados por los Estados Unidos, a ser operados sólo sobre una base de código compartido.

2. Para las líneas aéreas designadas de Argentina:

a. Hasta el 31 de Marzo de 2001:

(i) De puntos anteriores a Argentina y vía Argentina y puntos intermedios, a Miami, Nueva York, Los Angeles, San Juan, Orlando y Atlanta, y más allá a Montreal, Toronto y Corea.

(ii) De Argentina, vía puntos intermedio a San Juan y más allá a terceros países.

b. Desde el 1º de Abril de 2001 al 30 de Noviembre de 2001:

(i) De puntos anteriores a Argentina, vía Argentina y puntos intermedios a Miami, Nueva York, Los Angeles, Dallas, Orlando, Atlanta y un punto adicional en los Estados Unidos a ser seleccionado por Argentina, y más allá a Montreal, Toronto y Corea.

(ii) De Argentina, vía puntos intermedios, a San Juan y más allá a terceros países.

c. Desde el 1º de Diciembre de 2001:

(i) De puntos anteriores a Argentina, vía puntos en Argentina y puntos intermedios, a Miami, Nueva York, Los Angeles, San Juan, Dallas, Orlando, Atlanta, y dos puntos adicionales en los Estados Unidos a ser seleccionados por Argentina, y más allá a Montreal, Toronto, Corea y España.

(ii) De Argentina, vía puntos intermedios, a San Juan y puntos más allá a terceros países.

(iii) Cinco puntos adicionales en los Estados Unidos, a ser seleccionados por Argentina, a ser operados sólo sobre una base de código compartido.

3. Limitaciones sobre Códigos Compartidos entre las Líneas Aéreas de las dos Partes:

Los derechos previstos en el Artículo VI, parágrafo (7) relativos al código compartido, entrarán en vigencia el 1º de abril de 2001.

Sección 2

Flexibilidad Operativa

Cada línea aérea designada puede, en cualquiera de sus vuelos y a su elección:

1. efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas;
2. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
3. servir a un punto o puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes, en las rutas y en cualquier combinación u orden, sujeto a las limitaciones del presente Anexo respecto a puntos más allá;

4. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
5. transferir el tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
6. servir a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;

sin limitaciones geográficas ni de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico permitido de otra forma por el presente Acuerdo; siempre y cuando, a excepción de los servicios exclusivos de carga, dicho servicio sirva un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

Sección 3

Cambio de material

En cualquier segmento de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada puede efectuar transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, con excepción de los servicios exclusivos de carga, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y que, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Sección 4

Capacidad para Servicios Regulares Combinados



Las disposiciones del párrafo 3 del Artículo VIII (Competencia Leal), autorizando a las líneas aéreas a determinar la frecuencia y capacidad de sus propias operaciones, estarán limitadas a la asignación sólo del siguiente número de frecuencias para servicios regulares combinados en aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas por cada Parte al territorio de la otra Parte ⁽¹⁾

A. Hasta el 31 de Marzo de 2001: hasta cuarenta y dos (42) frecuencias semanales de ida y vuelta

B. Del 1º de Abril de 2001, al 30 de Noviembre de 2001: hasta cuarenta y nueve (49) frecuencias semanales de ida y vuelta.

C. Desde el 1º de Diciembre de 2001: hasta cincuenta y seis (56) frecuencias semanales de ida y vuelta.

(1) Las limitaciones de capacidad de este Anexo no serán de aplicación a las operaciones antes de o más allá de los puntos de entrada en los territorios de las Partes. Tampoco serán de aplicación las limitaciones a las operaciones que incluyan a San Juan en las rutas listadas en la Sección 1, párrafos B.2(a)(ii), B.2(b)(ii) y B.2(c)(ii) del presente Anexo.

Sección 5

Capacidad para Servicios Combinados de Fletamento

No obstante las disposiciones del párrafo 3 del Artículo VIII (Competencia Leal), autorizando a las líneas aéreas a determinar la frecuencia y capacidad de sus propias operaciones, cada Parte estará limitada a la asignación sólo del siguiente número de operaciones de ida y vuelta para los servicios de fletamento combinados de las aeronaves operadas por sus líneas aéreas designadas. Estas operaciones pueden originarse en el territorio de cualquiera de las Partes (2)

A. Del 1º de Abril de 2001 al 30 de Noviembre de 2001: hasta cincuenta y dos (52) operaciones de ida y vuelta.

B. Desde el 1º de Diciembre de 2001: hasta ciento cuatro (104) operaciones anuales de ida y vuelta.

No obstante lo antedicho, ambas Partes acuerdan considerar favorablemente las solicitudes para vuelos combinados de fletamento que excedan las asignaciones anteriormente listadas.

(2) Las limitaciones de capacidad de este Anexo no serán de aplicación a las operaciones antes de o más allá de los puntos de entrada en los territorios de las Partes. Tampoco serán de aplicación las limitaciones a las operaciones de las líneas aéreas designadas del Gobierno de Argentina en rutas que incluyan San Juan.

ANEXO II

Transporte Aéreo de Fletamento

Sección 1

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a los términos de su designación, tendrán derecho a transportar tráfico internacional de fletamento de pasajeros (y el equipaje que los acompañe) y/o de carga (lo que incluye, entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fraccionados y los combinados de pasajeros y carga), separadamente o en combinación, sin considerar si el tráfico se origina en uno o más lugares o proviene de una o más procedencias, y sin considerar la Parte de cuyo territorio se origina el vuelo de fletamento.

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países, siempre que, con excepción de los vuelos de fletamento de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluya servicio al país de origen a fin de transportar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

En la realización de los servicios referidos por el presente Anexo, las líneas aéreas de cualquiera de las Partes, designadas bajo el presente Anexo, también tendrán derecho (1) a efectuar paradas-estancia en cualquier punto, ya sea dentro o fuera del territorio de cada Parte; (2) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; (3) combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de la otra Parte y el que se origine en terceros países; y (4) realizar transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves operadas; siempre que, excepto con relación a los vuelos de fletamento de carga, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas de la otra Parte para transportar tráfico no cubierto por el presente Anexo, sobre una base de cortesía y reciprocidad.

Sección 2

Las líneas aéreas designadas por cualquiera de las Partes que realicen transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, deberán cumplimentar los requisitos de registro para propósitos de notificación y recolección de datos aplicables a las operaciones de fletamento en el país de origen del tráfico, siempre que dichos requisitos no limiten los derechos previstos en la Sección 1 del presente Anexo.

Sin embargo, nada de lo expresado en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes a requerir a las líneas aéreas designadas bajo el presente Anexo por cualquiera de las Partes que cumplan con los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros sobre cancelación y reembolso.”

Sobre ese particular, tengo el agrado de comunicar la conformidad del Gobierno argentino con lo antes transcrito y convenir que la presente Nota y la Nota N° 616 del 26 de octubre de 2000 de la Embajada de los Estados Unidos de América constituyen un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor en el día de hoy.

Saludo a Vuestra Excelencia con mi más distinguida consideración.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Rodolfo Chavarría", with a long horizontal line extending to the left.

**U.S. Department of State
Office of Language Services
Translating Division**

LS No. 0110086
JF/JPM
Spanish

Ministry of Foreign Relations, International Trade, and Worship

Buenos Aires, November 24, 2000

Mr. Ambassador:

I have the honor to refer to note No. 616 of October 26, 2000, from the Embassy of the United States of America, with regard to the proposed conclusion of an agreement between our two governments amending the Air Transport Services Agreement signed at Buenos Aires on October 22, 1985, the unofficial Spanish translation of which reads as follows:

[Text of Spanish translation]

In this regard, I take pleasure in informing you that the Argentine Government concurs in the note transcribed above, and agrees that this note and U.S. Embassy note No. 616 of October 26, 2000, shall constitute an agreement between our two governments, entering into force on today's date.

His Excellency
James Donald Walsh,
Ambassador of the United States of America,
Buenos Aires.

With my regards to Your Excellency, along with the assurances of my highest consideration.

[Signature]

No. 551

Buenos Aires, July 3, 2007

Excellency:

I have the honor to refer to the Air Transport Services Agreement between the Governments of the United States of America and the Republic of Argentina, done at Buenos Aires October 22, 1985, as amended (hereinafter the "Agreement"), and to consultations on expanding and modernizing the civil aviation relationship between our two governments which took place in Washington March 20-22, 2007. In light of those consultations, I have the honor to propose the following amendments of the Agreement:

I.- Subparagraph (2)(c) of Article I of the Agreement shall be amended by adding the words "and Article IVbis" to the end of the only sentence.

II.- The heading of Article IV of the Agreement shall be amended to read "Safety and Recognition of Certificates and Licenses"; Paragraphs (3), (4), and (5) of that Article shall be deleted in their entirety; and the words "and security" shall be deleted from the first two sentences of Paragraph (2) of that Article.

His Excellency

Jorge Enrique Taiana,

Minister of Foreign Affairs, International Trade and Worship
of the Argentine Republic.

DIPLOMATIC NOTE

III.- A new Article IV*bis* shall be added to the Agreement and read as follows:

Article IV*bis*
Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and

appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall grant sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When

required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

IV.- A new Article VIIIbis shall be added to the Agreement and read as follows:

**Article VIIIbis
Pricing**

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. These considerations may include all relevant factors, such as operating costs, service characteristics, commission rates, profits, fares charged by other airlines, and other commercial considerations. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification or filing of proposed fares to or from its territory by the designated airlines of both Parties. Such notification or filing may be required no more than 10 days before the proposed date of inauguration. In special cases, this notice period may be reduced. In addition, the designated airlines of the Parties

shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

V.- Paragraph B to Section 1 of Annex I to this Agreement shall be deleted in its entirety and replaced by the following:

B. Scheduled combination services.

1. For designated airlines of the United States, effective immediately:

- a. From points behind the United States, via the United States and intermediate points, to four (4) points in Argentina, and beyond to points in South America.
- b. Five (5) additional points in Argentina may be served on a codeshare-only basis.
- c. Five (5) additional points in Argentina may be served on a codeshare-only basis with a designated airline of Argentina.

2. For designated airlines of Argentina:

a. Effective immediately:

- i. From points behind Argentina, via Argentina and intermediate points, to twelve (12) points in the United States, and beyond to Montreal, Toronto, Korea, three (3) points in Europe, and three (3) points in the Caribbean.
- ii. Five (5) additional points in the United States may be served on a codeshare-only basis.
- iii. Five (5) additional points in the United States may be served on a codeshare-only basis with a designated airline of the United States.

b. Effective March 21, 2008:

- i. From points behind Argentina, via Argentina and intermediate points, to fourteen (14) points in the United States, and beyond to three (3) points in Canada, two (2) points in Asia (except Japan, China, and the Philippines), six (6) points in Europe, six (6) points in the Caribbean, two (2) points in Mexico, and points in Central America.
 - ii. A total of five (5) additional points in the United States may be served on a codeshare-only basis.
 - iii. A total of five (5) additional points in the United States may be served on a codeshare-only basis with a designated airline of the United States.
- c. Effective March 21, 2009:
 - i. From points behind Argentina, via Argentina and intermediate points, to fourteen (14) points in the United States, and beyond to three (3) points in Canada, four (4) points in Asia (except Japan, China, and the Philippines), eight (8) points in Europe, four (4) points in Mexico, and points in the Caribbean, Central America, and South America.

- ii. A total of five (5) additional points in the United States may be served on a codeshare-only basis.
- iii. A total of five (5) additional points in the United States may be served on a codeshare-only basis with a designated airline of the United States.

VI.- Paragraphs A, B, and C to Section 4 of Annex I to this Agreement shall be deleted in their entirety and replaced by the following:

- A. Effective immediately: up to seventy-seven (77) weekly round-trip frequencies.
- B. Effective March 21, 2008: up to ninety-eight (98) weekly round-trip frequencies.
- C. Effective March 21, 2009: up to one hundred and twelve (112) weekly round-trip frequencies.

VII.- Footnote 1 to Section 4 of Annex I to the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced by the following:

The capacity limitations in this Annex shall have no application to operations behind or beyond the gateways in the territories of the Parties. Nor shall the limitations apply to operations including San Juan on the routes listed in Section I, paragraphs B.2(a)(i), B.2(b)(i), and B.2(c)(i) of this Annex.

VIII.- Section 5 of Annex I to the Agreement shall be deleted in its entirety.

IX.- In the Spanish version of the Agreement, the word "protección" shall be replaced by the phrase "seguridad operacional".

I have the further honor to propose that, if acceptable to your Government, this note and your Excellency's affirmative note in reply shall constitute an agreement on this subject which shall enter into force on the date of your Excellency's note in reply.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

Earl Anthony Wayne



Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto

Buenos Aires, 3 de julio de 2007.-

Sr. Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a su Nota N°551 del 3 de julio de 2007 referida a la propuesta de celebración de un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos sobre enmiendas al Acuerdo sobre Servicios de Transporte Aéreo entre los Gobiernos de la República Argentina y de los Estados Unidos de América, suscrito en Buenos Aires el 22 de octubre de 1985, la que en castellano dice:

“Su Excelencia:

Tengo el honor de referirme al Acuerdo sobre Servicios de Transporte Aéreo entre los Gobiernos de los Estados Unidos de América y de la República Argentina, suscrito en Buenos Aires el 22 de octubre de 1985, enmendado (en adelante “el Acuerdo”) y a las consultas en torno a la ampliación y modernización de la relación en materia de aviación civil entre nuestros dos gobiernos que se celebraron en Washington del 20 al 22 de marzo de 2007. En vista de esas consultas, tengo el honor de proponer las siguientes enmiendas al Acuerdo:

A S.E. el Sr. Embajador
de los Estados Unidos de América
Earl Anthony WAYNE
BUENOS AIRES

I.- Enmiéndase el inciso (2)(c) del Artículo I del Acuerdo incorporando las palabras "y el Artículo IV *bis*" al final de la única oración.

II.- Enmiéndase el título del Artículo IV del Acuerdo, que deberá leerse "Seguridad Operacional y Reconocimiento de Certificados y Licencias"; suprímese en su totalidad los párrafos (3), (4) y (5) de dicho Artículo, así como las palabras "seguridad y" en las dos primeras oraciones del párrafo (2) del mismo.

III.- Agrégase al Acuerdo un nuevo Artículo IV *bis*, con la siguiente redacción:

Artículo IV *bis*
Seguridad en la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

2. Las Partes se proporcionarán mutuamente, a su solicitud, toda la asistencia necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de las mismas, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos

e instalaciones para aeronavegación, y para hacer frente a cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas y prácticas recomendadas de seguridad en la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos de la Convención. Cada Parte exigirá que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan como sede principal de sus actividades comerciales o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad en la aviación.

4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada a su territorio, permanencia en él o salida de él. Cada Parte garantizará que efectivamente se apliquen dentro de su territorio las medidas adecuadas para proteger las aeronaves y realizar controles de pasajeros, tripulación, equipaje de cabina, equipaje, carga y las bodegas de la aeronave antes y durante el embarque o carga. Cada Parte considerará con buena disposición toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para confrontar alguna amenaza en particular.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de sus pasajeros, la tripulación, la aeronave, aeropuertos o instalaciones de aeronavegación, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y mediante otras medidas adecuadas destinadas a poner fin en forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas en el presente Artículo, las

autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar realizar consultas de inmediato con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La imposibilidad de llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de la solicitud constituirá fundamento para retirar, revocar, limitar o imponer condiciones al permiso de operación y a los permisos técnicos de una línea aérea o líneas aéreas de dicha Parte. Cuando una urgencia así lo requiera, una Parte podrá tomar medidas provisorias antes del vencimiento del plazo de los 15 días.

IV.- Agrégase al Acuerdo un nuevo Artículo VIII *bis*, con la siguiente redacción:

Artículo VIII *bis*
Tarifas

1. Cada Parte permitirá que las tarifas para el transporte aéreo sean establecidas por cada línea aérea designada sobre la base de las consideraciones comerciales del mercado. Estas consideraciones podrán incluir cualquier factor importante, como costos operativos, características del servicio, porcentajes de comisiones, ganancias, tarifas cobradas por otras líneas aéreas, y otras consideraciones comerciales. La intervención de las Partes se limitará a:

- a. impedir tarifas o prácticas discriminatorias injustificadas;
- b. proteger a los consumidores de tarifas que sean injustificadamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
- a. proteger a las líneas aéreas de tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidios o ayudas directas o indirectas del gobierno.

2. Cada Parte podrá solicitar la notificación o presentación de las tarifas hacia o desde su territorio propuestas por las aerolíneas designadas de ambas Partes. Dicha notificación o presentación podrá exigirse en un plazo no mayor de los diez días antes de la fecha propuesta de su introducción. En casos especiales, se podrá reducir el período de notificación. Asimismo, las líneas aéreas designadas de las Partes continuarán brindando a las autoridades aeronáuticas de las Partes, a solicitud, el acceso inmediato a la información respecto de tarifas históricas, vigentes o propuestas en un modo y formato aceptable para estas autoridades aeronáuticas.

3. Ninguna de las Partes actuará unilateralmente para impedir la introducción o la continuación de una tarifa que prevea cobrar o cobre (i) una línea aérea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (ii) una línea aérea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos el transporte sobre una base interlínea o intralínea. Si una Parte cree que cualquiera de esas tarifas no condice con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte, a la brevedad, sobre las razones de su disconformidad. Estas consultas se realizarán a más tardar dentro de los 30 días de recibida la solicitud, y las Partes cooperarán para obtener la información necesaria a fin de solucionar razonablemente la cuestión. Si las Partes llegaran a un acuerdo con respecto a una tarifa por la que se haya cursado la notificación de disconformidad, cada Parte hará todo lo posible para que el acuerdo tenga vigencia. Sin dicho acuerdo mutuo la tarifa entrará o continuará en vigencia.

V.- Elimínase en su totalidad el párrafo B de la Sección 1 del Anexo I del presente Acuerdo, reemplazándose por lo siguiente:

B. Servicios combinados regulares.

1. Para las aerolíneas designadas de los Estados Unidos, con vigencia inmediata:
 - a. De puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a cuatro (4) puntos en Argentina y puntos más allá en América del Sur.
 - b. Cinco (5) puntos adicionales en Argentina se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido.
 - c. Cinco (5) puntos adicionales en Argentina se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea designada de la Argentina.
2. Para las líneas aéreas designadas de Argentina:
 - a. Con vigencia inmediata:
 - i. De puntos anteriores a la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios, a doce (12) puntos en los Estados Unidos, y más allá a Montreal, Toronto, Corea, tres (3) puntos en Europa y tres (3) puntos en el Caribe.
 - ii. Cinco (5) puntos adicionales en los Estados Unidos se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido.

iii. Cinco (5) puntos adicionales en los Estados Unidos se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea designada de los Estados Unidos.

b. Con vigencia a partir del 21 de marzo de 2008:

i. De puntos anteriores a la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios, a catorce (14) puntos en los Estados Unidos, y más allá a tres (3) puntos en Canadá, dos (2) puntos en Asia (excepto Japón, China y las Filipinas), seis (6) puntos en Europa, seis (6) puntos en el Caribe, dos (2) puntos en México y puntos en América Central.

ii. Un total de cinco (5) puntos adicionales en los Estados Unidos se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido.

iii. Un total de (5) puntos adicionales en los Estados Unidos se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea designada de los Estados Unidos.

c. Con vigencia a partir del 21 de marzo de 2009:

i. De puntos anteriores a la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios, a catorce (14) puntos en los Estados

Unidos y más allá a tres (3) puntos en Canadá, cuatro (4) puntos en Asia (excepto Japón, China y las Filipinas), ocho (8) puntos en Europa, cuatro (4) puntos en México y puntos en el Caribe, América Central y América del Sur.

- ii. Un total de cinco (5) puntos adicionales en los Estados Unidos se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido.
- iii. Un total de cinco (5) puntos adicionales en los Estados Unidos se atenderán sólo bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea de los Estados Unidos.

VI.- Elimínanse en su totalidad los párrafos A, B y C de la Sección 4 del Anexo I del presente Acuerdo, reemplazándose los por los siguientes:

- A. Con vigencia inmediata: hasta setenta y siete (77) frecuencias semanales ida y vuelta.
- B. Con vigencia a partir del 21 de marzo, 2008: hasta noventa y ocho (98) frecuencias semanales ida y vuelta.
- C. Con vigencia a partir del 21 de marzo de 2009: hasta ciento doce (112) frecuencias semanales ida y vuelta.

VII.- Elimínase en su totalidad la nota al pie de la página 1 de la Sección 4 del Anexo I del Acuerdo, reemplazándose por la siguiente:

Las limitaciones de capacidad del presente Anexo no serán de aplicación a las operaciones anteriores o más allá de los puntos de

entrada de los territorios de las Partes. Tampoco serán de aplicación a las operaciones que incluyan a San Juan en las rutas enumeradas en la Sección 1, párrafos B.2(a)(i), B.2(b)(i), y B.2(c)(i) del presente Anexo.

VIII.- Elimínase en su totalidad la Sección 5 del Anexo I del presente Acuerdo.

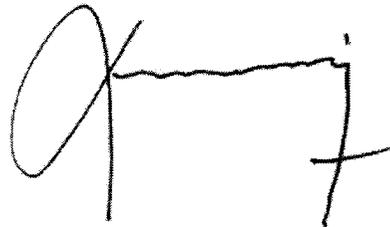
IX.- En la versión en castellano del Acuerdo, sustitúyese el término "protección" por "seguridad operacional".

Asimismo, tengo el honor de proponer que, de ser aceptable para su Gobierno, la presente nota y la nota con la respuesta afirmativa de Su Excelencia constituyan un acuerdo sobre este asunto que entrará en vigor en la fecha de la nota de respuesta de Su Excelencia.

Le pido que acepte, Su Excelencia, las muestras de mi más distinguida consideración."

Sobre ese particular y al manifestar la conformidad de mi Gobierno con lo antes transcrito, tengo el agrado de convenir que la presente Nota y la de Vuestra Excelencia, constituyen un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor en el día de hoy.

Saludo a Vuestra Excelencia con mi más distinguida consideración.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'A' followed by a long horizontal line and a vertical stroke at the end.



Translation

The Minister of Foreign Affairs, International Trade, and Worship

Buenos Aires, July 3, 2007

Mr. Ambassador:

I have the honor to refer to Your Excellency's note No. 551 of July 3, 2007, proposing to conclude an agreement between our two governments amending the Air Transport Services Agreement between the Governments of the Argentine Republic and the United States of America, done at Buenos Aires on October 22, 1985, which reads in Spanish as follows:

[See text of U.S. Embassy note No. 551 of July 3, 2007.]

In this regard, I have the honor to inform you that my government accepts the text transcribed above, and to concur that this note and Your Excellency's note shall constitute an agreement between our two governments, which shall enter into force today.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

[Signature]

His Excellency
Earl Anthony Wayne,
Ambassador of the United States of America,
Buenos Aires.